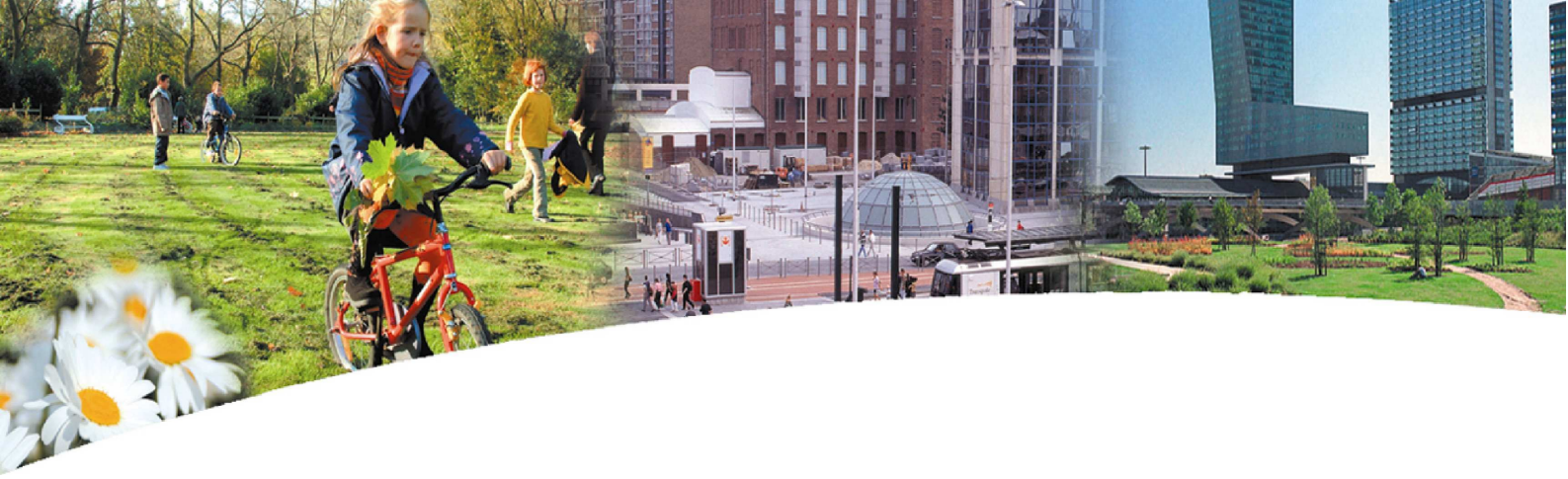


Cadre de vie

MICRO-PDU

MODE D'EMPLOI

Prendre en compte les déplacements dans un projet urbain

Septembre 2005

Lille Métropole
COMMUNAUTÉ URBAINE

POURQUOI FAIRE DES MICRO-PDU ?

Une vision intégrée urbanisme et déplacements dès l'origine du projet

La localisation des lieux de vie (travail, loisirs, services) conditionne les flux de déplacements. A l'inverse, les infrastructures routières et de transports en commun, dans lesquelles s'inscrivent ces déplacements, structurent les villes.
L'intérêt d'une vision intégrée urbanisme/déplacements réside dans la recherche d'une **cohérence dans la relation entre les lieux générateurs de déplacements et le support de ces déplacements**.
La diversité des besoins ne doit pas omettre la nécessité d'une politique globale intégrée en matière d'urbanisme, d'aménagement et de transports.

Qu'est-ce qu'un plan de déplacements urbains ?

« Le Plan de Déplacements Urbains définit les principes de l'organisation des transports des personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement. »
(cf art 14 de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie adoptée le 20 décembre 1996).
Le PDU n'est pas orienté contre l'utilisation de la voiture.
Il veut réduire les nuisances du « tout automobile » en offrant la possibilité aux habitants de la métropole de choisir leurs modes de déplacements.

Le plan de déplacements urbains de Lille Métropole

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de Lille Métropole a été adopté en juin 2000. Ce document stratégique a pour objectif de maîtriser les pratiques de déplacements sur la métropole lilloise ainsi que leurs conséquences pour les personnes, les activités économiques et le cadre de vie.

Ce PDU est le fruit d'un contexte particulier, celui d'une métropole de plus d'un million d'habitants avec ses spécificités :

- une métropole multipolaire, ce qui est une donnée essentielle pour les déplacements ;
- des infrastructures de transport et de voirie très développées, qu'il s'agit de valoriser ;
- un territoire communautaire vaste ayant des fonctions très diversifiées.

Les grandes orientations du PDU

- lutter contre la pollution atmosphérique, le bruit routier, les accidents de la circulation ;
- reconquérir les espaces publics souvent envahis par l'automobile ;
- doubler l'usage des transports collectifs et du vélo d'ici 2015 ;
- promouvoir la marche à pied ;
- stabiliser la circulation automobile.

Les documents de planification urbaine convergent vers l'idée d'une cohérence entre « urbanisme et déplacements »

Le PDU ne peut pas être mis en œuvre sans l'accompagnement de politiques urbaines qui mettent en cohérence une politique des déplacements efficace, une politique environnementale responsable et la recherche de meilleurs équilibres sociaux.

De tels objectifs, déclinés par le Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme de Lille Métropole, s'inscrivent dans une orientation urbaine fortement revendiquée : la **réduction de la dispersion du bâti et le recentrage urbain** dans le cadre d'un enjeu de renouvellement urbain.
Le **renouvellement de la ville** constitue en effet le premier des principes généraux du parti d'aménagement du schéma directeur. Pour répondre à cet enjeu de renouvellement urbain, il faut inverser la tendance actuelle à la dispersion du bâti et à l'étalement urbain.

Il est donc nécessaire de densifier le bâti, en particulier à proximité des axes lourds de transport collectif, en travaillant à ce que leur accessibilité piétonne suive **le principe des plus courtes distances**. L'urbanisation future doit donc composer avec l'existence de dessertes en transports en commun. Ces diverses orientations trouvent leur traduction dans le Plan Local d'Urbanisme (PLU).

La Loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) souligne la nécessité d'articuler la forme urbaine avec les modes de déplacements, et de connaître les conditions d'évolution de l'urbain pour réussir une politique volontariste de transport public.

Où réaliser des micro-PDU ?

Afin de décliner les principes du PDU en fonction de la taille et de la logique des projets d'aménagement, il est nécessaire de réaliser des micro-PDU aux échelles qui apparaissent les plus adaptées :

- ensemble de communes, commune isolée ou quartier de ville,
- projet de renouvellement urbain ou projet d'extension urbaine,
- générateur de trafic important, etc...

LE MICRO-PDU EN 3 ÉTAPES

1ère étape :
Diagnostic technique des déplacements

Le bureau d'étude analysera les aspects suivants :

- Flux automobiles : volumes et vitesses pratiquées ;
- Flux vélos : aménagements (bandes, pistes), état, discontinuités ;
- Flux piétons : difficultés, inconfort, détours liés aux coupures, accessibilité PMR (personnes à mobilité réduite);
- Transports collectifs : offres et usages, itinéraires, fréquence, localisation et traitement des arrêts, zone d'accessibilité à pied ;
- Accidents corporels de la circulation ;
- Stationnement voitures : résidents, pendulaires (stationnement lié au travail…), courte durée (achats, écoles, livraisons…) ;
- Autres stationnements : vélos, poids lourds ;
- Nuisances sonores (voies bruyantes) ;
- Espaces publics : caractéristiques paysagères, usages, appropriation sociale, matériaux, mobilier, éclairage, chronotopie (leurs usages selon les heures), sécurité et sûreté ;
- Projets et potentiels de développement urbain et conséquences sur les déplacements.

2ème étape :
Identification des enjeux prioritaires

Cette partie constitue une articulation importante entre la première étape (diagnostic) et la troisième étape (propositions).
Le bureau d'étude s'appuiera sur le diagnostic technique et les attentes des élus, voire des habitants et des usagers pour mettre en évidence les enjeux prioritaires du site en matière de déplacements, et concevoir des propositions de scénarios d'aménagement.

3ème étape :
Propositions

L'étude doit conduire à l'établissement de propositions opérationnelles et d'actions à une échelle locale pour atteindre les objectifs du PDU.
Les propositions viseront notamment à encourager le développement des modes alternatifs à l'automobile et seront adaptées à l'échelle de la réflexion : projet opérationnel, schéma directeur de développement d'un quartier, d'une ville, etc…
Ces propositions permettront d'organiser la programmation des études, des travaux et des investissements ultérieurs nécessaires.

QUELS TYPES DE PROPOSITIONS ?

Des propositions portant sur les aménagements ou les déplacements

8 points incontournables à traiter dans un micro-pdu :

① Des aménagements qui génèrent moins de déplacements en voiture (proximité des équipements, des services, des commerces) ;

② Un urbanisme qui favorise l'usage des transports collectifs (articulation avec les réseaux de TC, densification autour des axes lourds de TC…) ;

③ Une trame urbaine qui favorise les modes de déplacements de proximité (vélo, marche…) ;

④ Des espaces publics conçus dans un esprit de qualité (confort, y compris pour les personnes à mobilité réduite, durabilité, sécurité, lisibilité, simplicité…) ;

⑤ Des aménagements confortables et sécurisés pour les cyclistes mettant l'accent sur la continuité et la lisibilité des itinéraires ;

⑥ Des aménagements de stationnement des automobiles qui répondent aux besoins des résidents (de jour et de nuit) ;

⑦ Des aménagements de stationnement pour les véhicules de livraisons ou pour le stationnement de courte durée, peu gênants pour la circulation, si cela apparaît indispensable ;

⑧ Une amélioration de l'offre de service des transports collectifs (fréquence, vitesse commerciale, aménagements spécifiques, plages horaires, offre diversifiée, confort, sécurité…)

Cette liste n'est pas exhaustive. Elle peut être complétée par d'autres points selon les spécificités identifiées sur un territoire donné.

QUELLES COMPETENCES POUR REALISER DES MICRO-PDU ?

- aménagement des espaces publics ;
- modes de déplacements « doux » : vélo, marche à pied,… ;
- stationnement ;
- transports -en particulier collectifs-;
- circulation ;
- concertation avec les élus, techniciens, habitants ou usagers,…

LES SOURCES D'INFORMATION

Le PDU voté en juin 2000 est disponible sous forme numérisée

- Le **texte officiel** pose les principes fondamentaux sur lesquels doit s'appuyer la politique de gestion des déplacements sur le territoire communautaire.
- Parallèlement, un résumé de ce texte est disponible.
- **4 chartes** (modération de la vitesse, piétons-vélos, bus, micro PDU) rassemblent l'ensemble des orientations techniques.
  Une charte des espaces publics, complémentaire, est en cours d'élaboration.
- **4 schémas directeurs** (bus haut niveau de service, modération de la vitesse, vélo quotidien et vélo loisir) illustrent de manière concrète les actions du PDU. Chacun d'eux fait l'objet d'une carte au format A1. Des extraits sont disponibles sur le serveur CERISE.

Enquête ménages / déplacements

Une enquête dite « ménages / déplacements » a été réalisée en 2006 sur le territoire de l'arrondissement de Lille.

Il est possible d'extraire de cette enquête des analyses sectorielles (comme il en existe déjà concernant le site du CHRU ou celui de la cité scientifique) mais celles-ci ne peuvent descendre à l'échelle du quartier ou de la rue.

Pour toute information complémentaire contacter **Alexis MARCOT** au 03.20.21.31.78 ou **Karine SZYMANSKI** au 03.20.21.31.30.

Ces documents sont disponibles sur CD ROM ou sur papier en s'adressant au secrétariat du service Déplacements Urbains / Qualité des Espaces Publics (03.20.21.66.51).

Le serveur cartographique CERISE

L'approche cartographique est une discipline fondamentale lors d'une analyse d'une zone d'étude. Sous l'angle des déplacements, l'état des lieux d'un secteur d'étude nécessite la connaissance d'informations sur des thèmes multiples et variés.

Ainsi, chaque bureau d'études doit pouvoir appuyer son analyse sur un diagnostic cartographique complet. CERISE est un outil de mise à disposition de cartes sur l'Intranet communautaire. La richesse des thèmes proposés et la facilité d'utilisation du logiciel permettent de réaliser rapidement un tel diagnostic sur papier ou CD ROM et de le transmettre par courrier ou par e-mail.

Liste des thèmes proposés par cerise

- **Cartes de situation**

  Fond de plan
  Bâti et parcellaire
  Nom des rues
  Positionnement sur canevas 50m
  Photos aériennes 1997
  Photos aériennes 2000
  Photos aériennes 2004

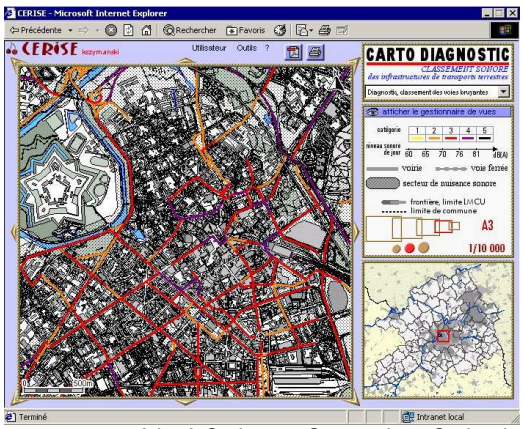
- **Schémas directeurs PDU**

  Bus à haut niveau de service
  Modération de la vitesse
  Vélo loisirs
  Vélo quotidien

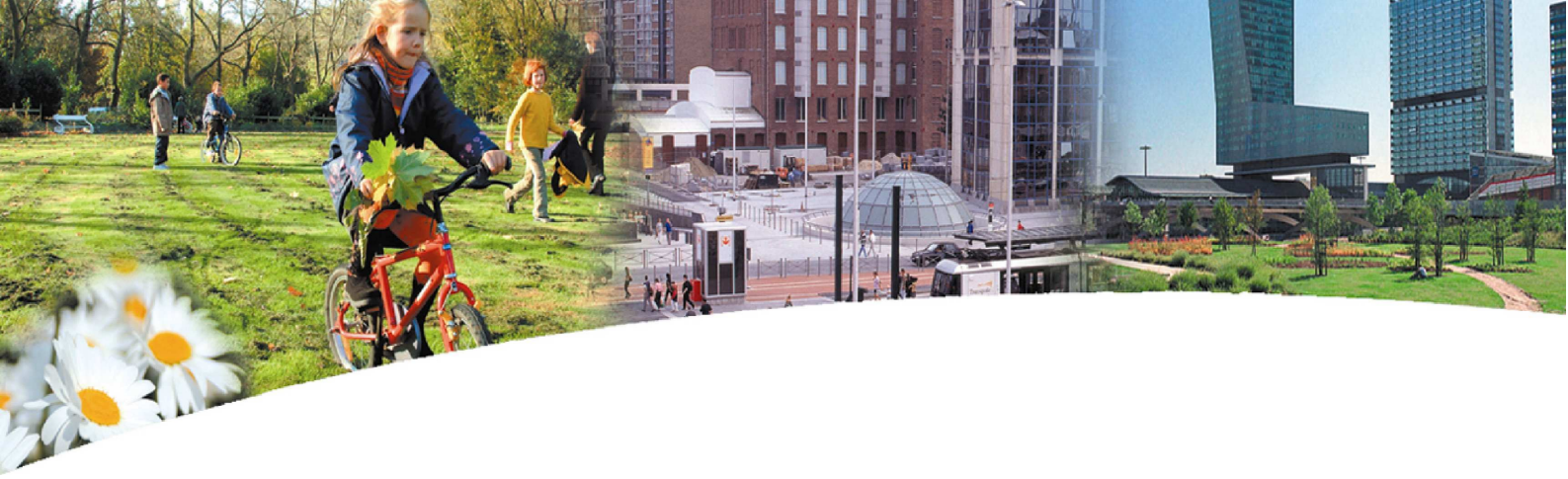
- **Diagnostic**

  Estimation du trafic routier
  Accidents de la circulation
  Classement des voies bruyantes
  Réseau TC 2004-2005
  Fréquentation des arrêts
  Fréquence des lignes
  Équipement automobile
  Domanialité des voies
  Arbres d'alignement
  Population 1999 à l'IRIS
  Population 1999 à l'hectare
  Densité de population 1999

Les chefs de projets de LMCU peuvent télécharger ces documents à partir du serveur CERISE du site Intranet de LMCU.
Pour les personnes extérieures à la Communauté Urbaine de Lille, ces documents sont disponibles au format PDF en s'adressant au secrétariat du service Déplacements Urbains / Qualité des Espaces Publics (03.20.21.66.51).



Vous pouvez accéder à Cerise sur Sezam dans Cadre de vie



lillemetropole.fr

Lille Métropole Communauté urbaine
1 rue du Ballon – B.P. n° 749 – 59034 Lille cedex – Téléphone 33/03 20 21 22 23 – Site internet : http://www.lillemetropole.fr